SKRZYDŁA I MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK III Nr 29 (109)
13 – 20 lipca 1948



XIII OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY MODELI LATAJĄCYCH

MIGAWKI Z WIELKICH ZAWODÓW

PAWEŁ ELSZTEIN



Zwycięska ekipa kielecka z Władysławem Niestojem na czele

Tłumaczyłem redaktorowi naczelnemu, że nie dam się ponieść fantazji, że opiszę zawody tak jak było naprawdę. Zresztą plakietkę pamiątkową i zaproszenie dostałem, dobre kotlety jadłem, spanie miałem królewskie, jak można być niewdzięcznym i źle o zawodach pisać...

O pierwszym dniu, dniu oficjalnym pisał kolega Konieczny, specjalny wysłannik SiM-u. Myślę, że opisał wszystko. Ja tylko chciałbym dodać kilka moich spostrzeżeń. A więc — tę defiladę „Służby Polsce", prowadził ppor. Bałza i jemu zawdzięczać należy, że tyle młodzieży w zielonych mundurach wmaszerowało na lotnisko. Kto chce wiedzieć więcej, to zdradzę tajemnicę i powiem, że byli to chłopcy i dziewczęta z huty Pokój — Nowy Bytom.

* * *

O tym, że nasze najwyższe władze państwowe doceniają znaczenie małego lotnictwa, nie trzeba nikogo przekonywać, a pełna trybuna przedstawicieli władz była tego namacalnym dowodem.

Pułkownik Antoni Michalak Z-ca D-cy Lotnictwa, w numerze drugim „Wojskowego Przeglądu Lotniczego" pisał:

— „Polski sport modelarski może poszczycić się pięknymi osiągnięciami wyczynowymi jak i dobrym sprzętem". —

Na tych zawodach widać to było wyraźnie.

Na trybunie było tłoczno, a z chwilą, gdy ponad 150 modelarzy defilowało przed nią, to wierzcie mi, wielu weteranów naszego lotnictwa miało łzy w oczach. Łzy radości, że młodzież lotnicza tak pracuje. To była jedna z nagród nieuwzględniona w regulaminie.

Mały Staszek, który przyjechał z krańca Rzeczypospolitej, wie dzisiaj, że i minister, i pułkownicy, i ci wszyscy co byli na zawodach są z nim i z całych swoich sił dopomogą mu, aby został lotnikiem. Prawda!...

* * *

Ponieważ jestem trochę sentymentalny, lubię wspomnienia. Warszawa 1946, Kobylnica 1947 i Katowice 1948. Trzy lata odbudowy lotnictwa i trzy plakaty.

Ach te plakaty! Na pierwszym (rok 1946) zapowiadali organizatorzy pierwszy start modelu odrzutowego, na drugim to samo, na trzecim to samo — tylko nie odrzutowy, a rakietowy...

Bardzo mi przykro, ale żaden z zapowiadanych modeli nigdy nie wystartował. Model w Katowicach, owszem, owszem, miał potężny silnik jak u Meteora, ale cóż — rozlutował się podczas prób. (!) Nie wiem, ale czułem przez skórę, że i model zrobiony do tego silnika nie poleciałby. Pomimo to jednak na zawodach odbył się pierwszy start modelu rakietowego.

Leszek Komuda z Warszawy zaopatrzył swój bezogonowiec „Deltę" w kilka rakiet i, przy akompaniamencie bijących serc i kamiennej ciszy, model z sykiem wystrzelił w górę. Nadmiar mocy zmusił jednak „Deltę" do wykonania ładnej pętli i „wbicia" się w beton lotniska. No cóż, katastrofy chodzą nawet po modelach. Tylko, że pierwszy lot już zrobiony. Następne pójdą Leszkowi łatwiej. Wierzę w to głęboko.

* * *

Zawodników zjechało się sporo. Stopięćdziesiąt chłopa to nie żarty, szczególnie dla katowickich kuchni. W walce z głodomorami, kuchnia jednak wyszła zwycięsko.

Zawody rozpoczęto dnia 28 czerwca br. bardzo uroczyście, bo rozlosowaniem startów, i dlatego że losowania dokonano w mojej czapce. Losy ciągnął najniewinniejszy spośród zebranych — kolega Stańczyk.

„Wszystko zapięte na ostatni guzik" — meldował kierownik zawodów w Zarządzie Głównym Ligi. Niestety. Dużo pomniejszych guziczków musieli jeszcze zapinać osobiście: płk Kępiński, dyrektor Flach i inspektor Hejduk...

Trochę pogoda nie dopisywała. Starzy zawodnicy twierdzili, że takich zawodów jeszcze nie było, żeby podczas deszczu startować. A tymczasem modele szły, jak balony i w czasie deszczu uciekały komisji z oczu.

Muszę zaznaczyć, że niektórzy byli trochę uprzedzeni, bo wierzyli

Na zdjęciu na okładce: Teodor Karaban (Poznań) przed startem gumówki





Na zdjęciach obok:
Inż. Tadeusz Dziulak chętnie demonstrował swoje silniki
Stanisław Górski udziela wywiadu Horejsemu

w pech trzynastki, a to XIII zawody!...

Pechowe zawody miał instruktor Bury, rozbijając swój szybowiec. Nie miał szczęścia Degler, którego szybowiec i słynny „Pelikan", poszły w drzazgi (nie dosłownie, ale uszkodziły się).

Szefem Komisji Technicznej był inż. Dziulak z całym sztabem swoich studentów. Ci ostatni znęcali się w wyrafinowany sposób nad modelami, mierząc i ważąc co się tylko dało. W przerwach inż. Dziulak demonstrował chętnym swoje silniki, które chodzą, jak dzieci, za ręką.

* * *

Sensacją dla wszystkich był przyjazd ekipy czechosłowackiej. Sześciu ludzi z walizkami weszło skromnie do hangaru. Chłopcy bardzo mili. Białe koszulki z lwem na lewej piersi, ładnie się prezentowały. Wśród Czechów najsłynniejszy to inż. Milan Horejsv, zeszłoroczny zwycięzca z Eaton Bray w kategorii modeli silnikowych. Poza tym naukowiec i publicysta, no i — swój chłop.

Na zakończenie trzeba powiedzieć, że wszyscy Czesi mieli eleganckie buty „Bata" i przywieźli ładne silniczki o pojemności 0,6 cm³, które buduje jeden z nich, kolega Zdenek Husicka.

* * *

Najwięcej roboty miał p. Kubit Józef, szef od odszukiwania modeli. Znajdź go, jak w las poleciał, a miejscowy „pajper" nie wystartuje, bo mu się kawałek płótna rozdarł na brzuszku. (!)

Często ratował sytuację dyr. Flach, na „Kukuruźniaku", szukając po różnych wertepach zaginionych modeli.

W poniedziałek startowały szybowce. Przelatujące co pół godziny przez betonkę zające, lądujące co kilka godzin Douglasy, rozweselały zaproszonych gości.

Po całym terenie zawodów kręcił się inż. Horejsv z notesem i aparatem w ręku. W swojej zielonej dżokejce i gumowym płaszczu, sprawiał bardzo sympatyczne wrażenie i wywiady z zawodnikami udawały się, ku obopólnej radości.

Zawody szybowców pokazały nam, że Niestoj to jest klasa, a Józef Guzik w dalszym ciągu utrzymuje sławę Rzeszowa. Modelu Guzika w ogóle nie znaleziono.

To samo można powiedzieć o Wielgoszewskim (ten co zwyciężył na prawdziwych szybowcach w Strzebielinie). Trzeba było być i widzieć, jak cieszył się instruktor Meyer, że „Panie — Gdańsk górą".

* * *

Stanisława Górskiego pamiętamy z zawodów modeli na uwięzi w Poznaniu. Wtedy silniczek nie chciał mu chodzić. Ale dzisiaj! Słowo daję, nie widziałem jeszcze modelu na uwięzi, który by tak długo latał na silniku, jak model Górskiego. Silnik zaskakiwał, kiedy jego konstruktor tylko chciał— niezawodnie. Pierwszą nagrodę zdobył zasłużenie. Stanisław Górski, nie czyta „Air Trails", nie zna języka francuskiego, nie przyjechał własnym samochodem na zawody, ale jego modele latały na piątkę.

Duży model z silnikiem własnej konstrukcji planował jak prawdziwy samolot, siadając na betonie. Sadzę, że silnik Górskiego kupię sobie na przyszłe zawody. (Kolego Staszku, prosimy o plany!).

* * *

„Stara wiara" na tych zawodach nie zawiodła. Instr. Skałacki Władysław z Wrocławia, pomimo że dźwiga ponad czterdzieści lat na barkach, dobrze biegał za swoim szybowcem, który latał doskonale. Nie wszyscy z zawodników mieli motocykle do odszukiwania modeli, ale trzeba obiektywnie stwierdzić, że zarówno instr. Wosik jak i Maleczek pomagali chętnie swoim kolegom, użyczając maszyn.

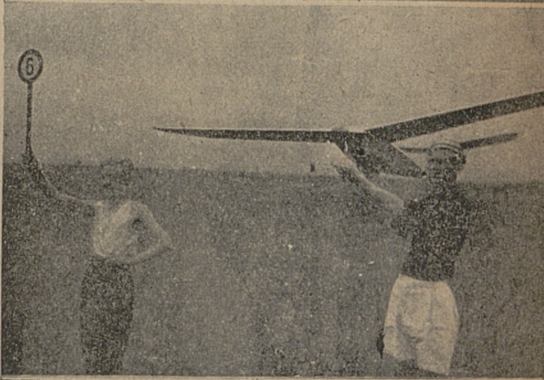
Poziom sportowy wśród zawodników był lepszy niż kiedykolwiek.

Zawody były pokazem pracy zespołu kieleckiego. Kielce z Niestojem wszędzie pierwsze.

W punktacji zespołowej zwycięzcy wyglądają następująco: I — Kielce; II — Poznań; III — Rzeszów; IV — Lublin; V—Okręg Śląsko-Dąbrowski.











Na zdjęciach od góry:

1) Rewia modeli redukcyjno-latających, na uwięzi i specjalnych. Na pierwszym planie bezogonowiec Komudy.

2) Komisja ma trudny wybór. Od lewej — plk. Kępiński, Hejduk, Kubiak, Dobiszewski. Modele Deglera i Maleczka.

3) Małe lotnictwo bierze przykład z dużego. Start jak za wyciągarką. Tabliczka wskazuje kolejny numer zawodnika. Startuje Zawal (Poznań).

4) Ostatnia chwila przed wkręceniem gumy do modelu Kapitana (Czechosłowacja). Aby tylko nie „prasła gumiczka".

5) Kolega Jan Michalski z Grudziądza startuje do rekordowego lotu.

O SPRAWACH POLSKICH I CZECHOSŁOWACKICH

Na życzenie kolegi Adama Śliwińskiego z Poznania wprowadziliśmy w ubiegłym tygodniu „felieton nie lotniczy", by—jak wołał kolega Adam S. — dać lotnikom trochę wiadomości z życia bieżącego. Zamieściliśmy więc w numerze 28 pierwszy felieton nielotniczy. I pomyślcie koledzy, w dwa dni po ukazaniu się numeru otrzymujemy list od innego Adama, od kolegi Adama Popiela. Z Gliwic tym razem. Pisze on nam o wielu słusznych sprawach, ale między innymi pisze tak: „Życzyłbym sobie, by redakcja zechciała nadać naszemu młodemu czasopismu lotniczemu wyłącznie lotniczy charakter".

W redakcji znowu dyskusja. Co prawda nie tak gorąca, jak przed tygodniem. Bo, że SiM powinien zamieszczać „felietony nielotnicze", zgadzali się wszyscy członkowie redakcji. I jakie tu jeszcze można mieć w tej sprawie wątpliwości, jeśli nazajutrz po ukazaniu się numeru nasi Czytelnicy warszawscy wyrazili nam uznanie za tę inicjatywę.

Chodziło o coś innego. O to mianowicie, jak wytłumaczyć koledze Adamowi z Gliwic i innym, którzy podzielają jego zdanie, że jednak trzeba coś niecoś lotnikom o nielotniczych sprawach nawet w lotniczym czasopiśmie napisać. Bo tzw. nielotnicze sprawy są tak ważne, że się o nie lotnik w powietrzu nawet ociera, a cóż dopiero chodząc po ziemi.

Gdy tak o tych sprawach debatujemy, otwierają się drzwi i wchodzi nasz kolega redakcyjny Karol. Powitaliśmy go wielkim „Aaaa!", bo Karol wrócił właśnie nie byle skąd — z zagranicy — z Czechosłowacji. Zapomnieliśmy o całej naszej dyskusji i zmusiliśmy Karola do zdania nam relacji ze swej podróży zaraz, na gorąco.

Ciekawych rzeczy naopowiadał nam kolega Karol. Okazało się, że jak każdy, zdawałoby się, szanujący się lotnik Karol jak długo siedział w redakcji SiM-u interesował się tylko sprawami lotniczymi. Gdy się zaś znalazł w Czechosłowacji, czescy koledzy-lotnicy okazali się na tyle nietaktowni, że chcieli częściej rozmawiać o współpracy polsko-czeskiej i innych sprawach bieżących, aniżeli o sprawach lotniczych. Właśnie mijała rocznica zawarcia umowy o polsko-czeskiej współpracy gospodarczej i gazety pełne były wiadomości na ten temat. Wiele mówili o tym Czesi, mówili nawet, że dzięki gospodarczej współpracy i lotnicza lepiej pójdzie.

A nasz kolega ani w ząb. Oczywiście, jak na lotnika przystało trzymał fason. Kiwał nawet głową z uznaniem i co pewien czas powtarzał, że „oczywiście", „naturalnie" i „najzupełniej". Ale gdy tylko na chwilę pozostał sam, chwycił najświeższą gazetę (czeską! — polskiej nie było), siadł w ustronnym miejscu i zaczął studiować. Napocił się biedaczysko setnie, zanim zrozumiał. Ale dowiedział się rzeczy wcale ciekawych i przyjemnych dla każdego lotnika. A jakże!



Młodzi chłopcy na zlocie Sokołów w Pradze

Bo pomyślcie tylko. Od roku mamy ścisłą współpracę gospodarczą z Czechosłowacją. Rozwija się ona ku zadowoleniu i korzyści obu krajów. Czesi posiadają potężny przemysł, obliczony na eksport, ale nie mają taniej drogi morskiej dla eksportu. Polska zaś posiada porty morskie i magistralę wodną Odry.

Ale to nic jeszcze. Okazuje się, że istnieje program współdziałania gospodarczego, przewidujący zespolenie źródeł surowców obu krajów, budowę wspólnych zakładów przemysłowych, a nawet w pewnych dziedzinach uzgadnianie Narodowych Planów Gospodarczych.

Oba sąsiadujące zagłębia przemysłowe: polskie Śląsko-Dąbrowskie i czeskie Morawsko-Ostrowskie mają w czasie najbliższym produkować 90 milionów ton węgla i około 4 miliony ton stali rocznie.

„Uzbrojony w tę wiedzę — ciągnął dalej Karol — przestałem się już obawiać rozmów o współpracy gospodarczej polsko-czeskiej. Ale stale już, gdzieś w zakamarkach mojej lotniczej duszy tail się lęk, że nietaktownym gospodarzom znów przyjdzie do głowy zadać jakieś nielotnicze pytanie. Okazało się, że przeczucia moje były słuszne".

„Ale na razie wszystko szło jak z płatka. Przyjechaliśmy do Pragi w niedzielę, w dzień otwarcia zlotu Sokołów. Narodu — ćma. Czesi mówili, że zjechało się go tyle, że ludność Pragi podwoiła się. Z dworców płynęły nieprzerwanym strumieniem tłumy przyjezdnych.

Z trudem dostałem bilet na stadion im. Masaryka, obliczony na 300 tysięcy widzów. Występowały wielotysięczne zespoły Sokołów i Sokolic Czechosłowacji. Szczytowym punktem programu był występ zespołu radzieckiego. Było to przepiękne widowisko, wspaniała harmonia barwy, ruchu i kształtu.

Zespół polski występował we wtorek. Od rana padał niestety ulewny deszcz. Gdy Polacy ukazali się na polu stadionu, trybuny zatrzęsły się od oklasków, nie mniej rzęsistych od deszczu. Zarówno popisy naszych gimnastyków jak i polskie tańce ludowe wywołały powszechny zachwyt.

Zlot Sokołów w Pradze stał się potężną manifestacją jedności słowiańskiej.

I tu — koledzy — spotkała mnie nowa przykrość. Jakiś sąsiad na trybunie w przerwie między jedną serią oklasków, a drugą zapytał mnie, czy u nas młodzież jest tak zjednoczona jak u nich i coś jeszcze w sprawie zjednoczenia młodzieży. Wiecie co zrobiłem wtedy? — po prostu zwiałem, gdyż bałem się skompromitować błędną odpowiedzią.

I dotąd nie wiem, co mam robić...

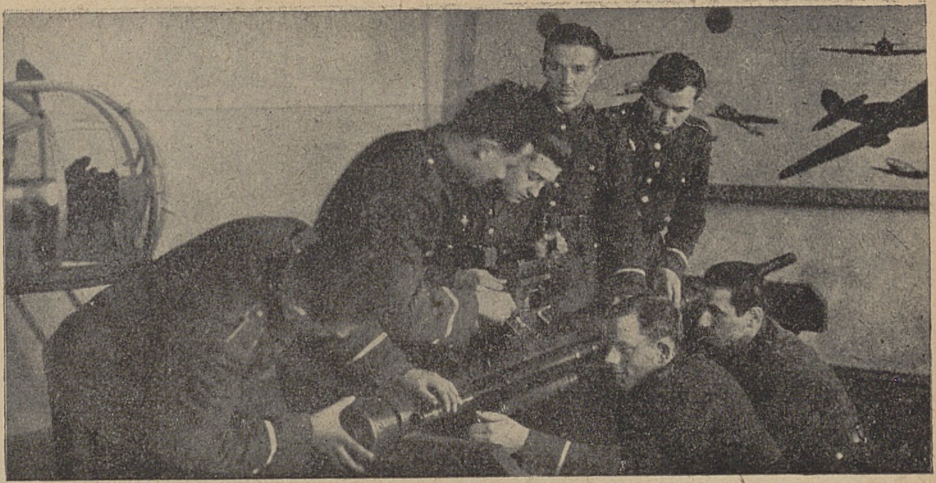
„A ja wiem! — przerwał Naczelny Redaktor. — Wydrukować relację z Waszego pobytu w Czechosłowacji w najbliższym numerze, jako groźne ostrzeżenie dla tych, którzy zapominają o „sprawach bieżących", w kolejnym zaś numerze SiM-u zamieścić felieton o jedności młodzieży, byś wiedział, jak to jest z tą jednością". *Pl.*

Uwaga konstruktorzy małego lotnictwa!

Wydział Modelarstwa Lotniczego Ligi Lotniczej zawiadamia **o przedłużeniu terminu konkursu** na projekty modeli latających. Szczegóły konkursu w Nr 16 SiM-u.

Otrzymujemy szereg listów od naszych Czytelników z zapytaniami, dotyczącymi lotniczych szkół technicznych. Pragnąc wyjaśnić szereg wątpliwości, zamieszczamy poniższy artykuł. RED.

TECHNICZNA SZKOŁA LOTNICZA



B. ADAMECKI, płk. pil.

Zadaniem Technicznej Szkoły Lotniczej jest szkolenie kadr technicznych dla lotnictwa WP. TSL szkoli wszystkich specjalistów od pomocników mechaników, mechaników, techników klucza i eskadry — do inżynierów pułków włącznie. Każdy z tych specjalistów ma ściśle określone zadanie.

Pomocnikiem mechanika, nazywanym czasem majstrem i należącym do grupy młodszych specjalistów, jest zwykle starszy szeregowiec lub młodszy podoficer służby czynnej, którego zadaniem jest pomagać mechanikowi w pracy przy sprzęcie lotniczym. Nie ma on jednak przygotowania do samodzielnej obsługi samolotu.

Specjalistą technicznym, który samodzielnie pracuje przy samolocie i jest w pełni odpowiedzialnym za przygotowanie go do lotu, jest mechanik. Ponieważ nowoczesny samolot jest sprzętem skomplikowanym, wymagania, jakim podołać musi mechanik, są duże. Tym bardziej, że uchybienia w obsłudze samolotu łatwo doprowadzić mogą do wypadków. Mechanik obsługuje normalnie jeden samolot.

Nad pracą mechanika czuwa technik klucza, który posiada wyższe od mechanika wykształcenie fachowe, pomaga w eksploatacji sprzętu podległym mu mechanikom. O ile mechanik jest zwykle starszym podoficerem, często zawodowym, technik klucza z reguły jest oficerem.

Sprawami technicznymi na szczeblu eskadry kieruje technik eskadry. Do jego obowiązków należy kontrola pracy podległego personelu technicznego łącznie z technikami kluczy. Jest on odpowiedzialny przed dowódcą eskadry za stan techniczny i gotowość do lotu samolotów eskadry. Technik eskadry powinien mieć dobre przygotowanie fachowe, musi to być oficer o zdolnościach organizacyjnych i dużym poczuciu odpowiedzialności — pożądane jest by posiadał dłuższą praktykę w swej specjalności.

Jeszcze wyższe kwalifikacje posiadać musi inżynier pułku lotniczego, ponieważ jest on odpowiedzialny za techniczną stronę gotowości bojowej jednostki lotniczej, bywa nim zwykle oficer sztabowy.

Obok odpowiedzalności za sprawność sprzętu lotniczego, technicy i inżynierowie szkołą podległy im personel techniczny oraz prowadzą wyszkolenie personelu latającego swojej jednostki w zakresie techniki lotniczej.

Samoloty współczesne są wyposażone w specjalny sprzęt, niezbędny do wykonywania różnorodnych zadań lotnictwa. Wyposażenie samolotu staje się coraz lepsze i bardziej skomplikowane. Nic więc dziwnego, że mechanik samolotowy nie jest w stanie gruntownie obsłużyć sprzętu uzbrojenia, jak: armatek lotniczych, karabinów maszynowych, pocisków rakietowych, wyrzutników do bomb, celowników, lub złożonych instalacji elektrycznych, radiostacji lotniczych, przyrządów pokładowych, aparatów fotograficznych itp.

Dlatego TSL szkoli nie tylko pomocników mechaników, mechaników i techników samolotowych, ale równorzędnych im specjalistów w zakresie: uzbrojenia, elektrotechniki, radia, przyrządów pokładowych i aparatów fotograficznych.

* * *

Wyszkolenie personelu technicznego odbywa się na jedno lub dwuletnich kursach. Krótsze stosunkowo jest szkolenie młodszych specjalistów lotniczych, tj. pomocników mechaników.

Do wyszkolenia mechanika trzeba podchodzić z jak największą uwagą i starannością. Poziom wyszkolenia mechanika musi być wysoki, zwłaszcza gdy weźmiemy pod uwagę jego odpowiedzialność za sprzęt oraz to, że mechanicy lotniczy tworzą ilościowo najpoważniejszą grupę obsługi samolotów. Wyszkolenie mechanika trwa 2 lata. Kandydat do szkoły winien mieć odpowiednie przygotowanie techniczne, szczególnie w dziale elektrotechniki lub radia.

Dla specjalności takich, jak uzbrojenie i przyrządy pokładowe, potrzebne jest przygotowanie techniczne i ogólne — odpowiednio mniejsze.

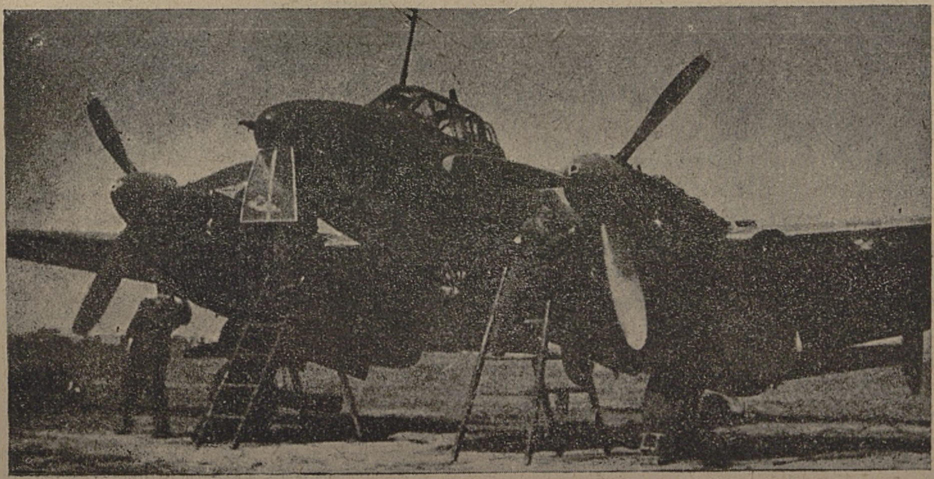
Do szkoły przyjmuje się w przeważającej większości przedpoborowych. Po ukończeniu szkoły otrzymują oni stopnie podoficerskie: plutonowego i sierżanta. Część z nich, posiadająca najwyższe kwalifikacje, przejściowo awansowana była do stopni oficerskich.

Na kursy techników kieruje się mechaników, którzy wyróżnili się najlepszymi rezultatami pracy w jednostkach lotniczych. Taka metoda selekcyjna zdała egzamin, gdyż w ten sposób szkoli się na techników personel już sprawdzony.

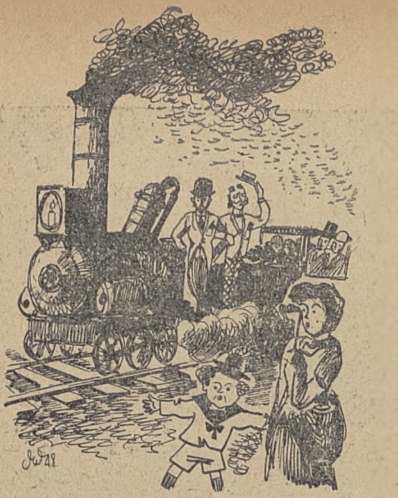
Oprócz wymienionych kursów regularnych TSL prowadzi wyszkolenie innych specjalistów technicznych potrzebnych w mniejszej ilości oraz w miarę potrzeby przeszkala personel latający w zakresie techniki lotniczej. Tym samym TSL jest szkołą kształcącą cały personel wojskowy w zakresie techniki lotniczej.

* * *

TSL jest szkołą typu mieszanego, gdyż absolwenci jej kończą poszczególne kursy z różnymi stopniami wojskowymi. Młodsi specjaliści kończą szkołę ze stopniem podoficerskim. Mechanicy opuszczali dotąd szkołę ze stopniem podoficerskim i częściowo oficerskim. Technicy, po ukończeniu wyszkolenia, otrzymują stopnie oficerskie.



Na zdjęciu u góry: podchorążowie zaznajamiają się z bronią pokładową. Na zdjęciu obok: przegląd silników samolotu Pe-2.



DO MAMUSI, TATUSIA, CIOCI, WUJKA i BABCI

„Szanowny Redaktorze!

Jestem stałym czytelnikiem „SiM-u“, wkrótce skończę już 16 lat i bardzo pragnę uczyć się latać. Niestety moi rodzice ani słyszeć nie chcą o puszczeniu mnie na szybowisko, bo mówią że to jest bardzo niebezpieczne i nie po to mnie chowali, żeby teraz stracić.

Więc ja się bardzo martwię i nie wiem co mam robić i dlatego proszę bardzo o radę“.

Janusz Pawłowski

Takich i podobnych listów wpływa do Redakcji dziesiątki, a każdy z nich zapada w redaktorskie serce ostrzem bagnetu.

Aż żal patrzeć na statecznego i skądinąd opanowanego redaktora — przyjaciela wszystkich rwących się w górę młodych serc — którego oblicze w takich chwilach boleśnie wykrzywione ocieka łzą, spadającą wprost na list jakiegoś Jasia z Tomaszowa czy Marysi z Kozienic.

Bo listy ich, pisane nie ręką a sercem, zawierają tyle smutku i rozpaczy, tyle zawiedzionej nadziei, że głaz by wzruszyły nawet, a nie redaktora (który na ogół twardy bywa tylko przy ustalaniu honorariów).

A zdarzają się listy jeszcze żałośniejsze, w których młodzi entuzjaści latania skarżą się, że mama, tatuś, czy babcia wzbraniają im nawet czytania „SiM-u“, żeby sobie „napróżno nie nabijali głowy“.

Wtedy już całą redakcję ogarnia przygnębienie i zwątpienie, bo ostatecznie dowiedzieć się, że wysiłki, w które włożono duszę, zrodziły lekturę zakazaną dla tych, dla których jest przeznaczona, stanowczo nie jest przyjemnie.

Ale nie nastroje redakcji są w tym poważnym problemie najważniejsze. Najważniejsze jest usunięcie tym młodym kandydatom na ludzi powietrza trudności, z ich drogi do realizowania pierwszych własnych i samodzielnych zamierzeń. Im radzić już nic nie trzeba. Oni mają swój cel, który sobie znaleźli w życiu i do którego pomimo wszystkie przeszkody uparcie będą dążyć.

Dlatego też pozwólcie, kochani rodzice, wujostwo i dziadkowie, którzy możecie się poszczycić takimi dzielnymi synami, wnukami czy wychowankami, że do was, a nie do nich zwrócę się z radami.

Usiądźmy sobie razem, weźmy dziadka w środek i porozmawiajmy. Dziadzio o swej młodości napewno chętnie posłucha.

Czy pamiętasz, dziadziu, pierwszą kolej żelazną? To ci był dopiero szatański wynalazek! Sapało to i huczało, trzęsło się i buchało parą, a pędziło!... Ho, ho — najmniej ze 20 kilometrów na godzinę. Biednym pasażerom, którzy ryzykowali jazdę tym cudem, zawracało się w głowie od pędu strasznego, a co niektóremu to i żołądek pod gardło podchodził z nudności ogromnych.

Tak! Tak było!

A czemuż to, dziadku, na tegoroczną Wielkanoc wybrałeś się do syna i wnuków do miasta koleją? Nie byłoby to bezpieczniej końmi?

A przypomnij sobie, drogi dziadziu, pierwsze rowery. Szaleńców, którzy na nich jeździć zaczynali posądzałeś wraz z innymi o nieczystą siłę. Z diabłem chyba spółkę mieli, że się na takich dwóch kółkach potrafili utrzymać.

No, a przyznaj się, dziadziu: gdyby twój wnuk dziesięcioletni nie umiał jeszcze na rowerze jeździć, to co byś powiedział? Że ci się nie udał, że nie wydarzony — prawda? Tak byś powiedział, dziadku, i przykro by ci było, że twoja pociecha tak się jakoś „nijako do życia nie garnie“.

A pamiętasz, dziadku, pierwsze samochody? Napewno pamiętasz. To, to i mamusia też pewnie pamięta. Pędziły z rykiem strasznym te piekielne machiny, zdawało się, że lada chwila coś tam pęknie, wybuchnie i rozerwie na strzępki samobójców, którzy w nich siedzieli.

A przecież dzisiaj wolicie poczekać na autobus nawet pół godziny, żeby tylko nie musieć iść pieszo kilku kilometrów.

Pamiętacie pierwszy tramwaj, motocykl i pierwszy samolot wreszcie?

Mateczko miła, która chcesz, żeby twój syn i twoja córka na ludzi równych innym wyrośli! Nie broń im tego, co dzisiaj dla wszystkich jest już dostępne. Wiedz, że samolotem przelecieć 100 kilometrów jest dzisiaj bezpieczniej niż przejść pieszo przez skrzyżowanie ulic w ruchliwym punkcie miasta.

Jeśli syn twój stworzony na lotnika, to chociaż oczy wypłaczesz, on lotnikiem i tak zostanie. Bo lotnicy, nawet ci najmłodsi, to charaktery silne i z obranej raz drogi nie prędko zawracają. Więc nie męcz dziecka i siebie. Gdy widzisz, że chłopak za jaskółką roziskrzonym patrzy wzrokiem, pogładź go po głowie i powiedz doń z wiarą: ty też tak będziesz latał, synu.

A kiedy ci, matko, przyjmą syna na szybowisko, ciesz się i szczyć, bo to znaczy, żeś go zdrowo w domu wychowała. Tylko zdrowych i silnych przyjmują do latania. Przed wyjazdem możesz mu jeszcze przykazać, żeby „latał nisko i pomału“ i wtedy już zupełnie spokojnie oczekuj jego powrotu z szybowiska. Latać będzie wysoko i szybko, to znaczy bezpiecznie.

A po miesiącu, gdy wróci opalony, silny i zdrowszy jeszcze niż był, matczyne serce wzbierze ci dumą i napewno z radością pochwalisz się sąsiadce:

— Mój syn, proszę pani, to już ma dwie mewki! — *(rej)*



JAK ZOSTAŁ PILOTEM ADOLPHE PEGOUD

★

HISTORIA Z NIEDAWNYCH CZASÓW, A Z DAWNEJ PRZESZŁOŚCI LOTNICTWA

ADAM ULRICH

Ciąg dalszy — Początek w Nr 28 (108)

Świetna okazja do złamania karku — twierdzi major na zakończenie konferencji w ministerstwie.

Zamiast odpowiedzi kapral Pegoud uśmiecha się:

— Voila!

Po kilku tygodniach melduje się u majora.

— Czy ministerstwo godzi się pokryć koszty aparatu? — zapytuje. — W takim razie podejmuję się w obecności komisji wyskoczyć podczas lotu.

— Co?! — zrywa się z krzesła major.

— Oczywiście na spadochronie.

Major jest szalenie zdenerwowany.

— Czy pan zdaje sobie sprawę, co to znaczy jeśli pan tego dokaże? To byłaby przecież nadzwyczajna rzecz!... Zapewnienie życia dla naszych lotnikow!

Pegoud uśmiecha się wesoło.

— To tylko w początkach nauki, w wyjątkowych wypadkach. Według mnie każdy z naszych lotników musi nauczyć się opanować swój aparat w każdej sytuacji. Tylko w wyjątkowych wypadkach potrzebny mu będzie spadochron. Przede wszystkim jednak musi umieć latać. Jeśli pan major ma jutro czas, pokażę panu, co to znaczy.

— Co chce pan pokazać?

— Na przykład, że można latać także do góry nogami. Wczoraj właśnie to wypróbowałem—grzmi niefrasobliwa odpowiedźź.

— Do diabła! Ależ to akrobatyka...

— Nie, panie majorze. To bezpieczeństwo. Czy pan major, jako kawalerzysta, zna takiego konia, z którego jeździec nie spadnie?

— To zależy od jeźdźca — uśmiecha się major.

— Właśnie. Tak samo przy lataniu. Nasi piloci, zamiast starać się, by dobrze latać — domagają się automatycznie stabilizowanych aparatów. Takich na razie nie ma. Trzeba więc, aby nasi lotnicy potrafili tak dobrze latać, jak pan major — jeździ konno.

Major jest jednym z najlepszych jeźdźców Francji. Młody kapral potrafił znaleźć czuły punkt:

— A więc jutro rano o godzinie dziesiątej — zapewnia przy pożegnaniu major.

Przed hangarem stoi jednopłatowiec, gotowy do startu.

Pegoud, ubrany jak zwykle w biały sweter, nosi na plecach worek ze spadochronem.

— To najstarsza maszyna, jaką mamy — uspokaja Bleriota. — I tak niewiele z niej pociechy...

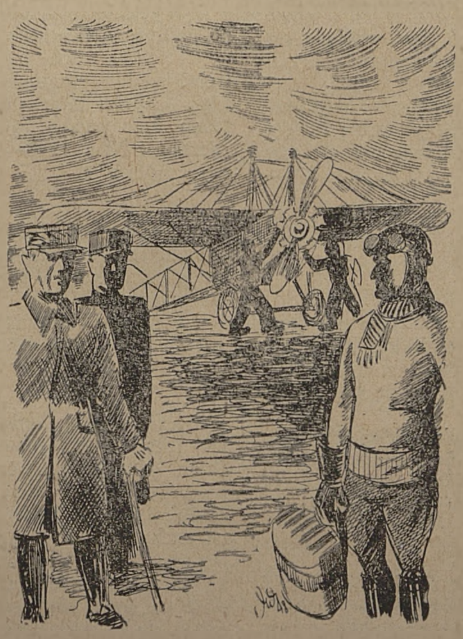
Inżynier spogląda na zegarek.

— Więc powiada pan, że major na pewno przybędzie? — zapytuje.

— Już jedzie — zapewnia Pegoud.

Samochód z oficerami gna, zatrzymując się przed hangarem. Oprócz majora z departamentu jest dwóch generałów: Lyautey (późniejszy marszałek Francji), gen. Gamelin (szef sztabu w roku 1939) i pułkownik sztabu generalnego Buat (późniejszy generał,prawa ręka marszałka Focha). A więc generalska komisja. Oficerowie witają uprzejmie Bleriota i jego szefa pilotów.

Kapral Pegoud objaśnia oficerom szczegóły techniczne, na których polega zapowiedziany pokaz. Przy kącie 45 stopni ster wysokościowy i kierunkowy zamieniają swoje funkcje. Oficerowie kiwają głowami.



Ale jak to wygląda w powietrzu?

Młody kapral wdrapuje się na siodełko aparatu. Daje mechanikom znak:

— Kontakt!

Motor („Gnome“ 50 koni — śmieszna dzisiaj zabawka) zaczyna śpiew.

Maszyna — coś w rodzaju roweru z motorkiem, o płatach nośnych, umocowanych przy pomocy stalowych drutów do kadłuba, pędzi naprzód, coraz szybciej, wznosi się i znika za drewnianą szopą.

Za chwilę wraca. Oficerowie nawet nie zauważyli kiedy i jak zawróciła.

Pegoud leci na wysokości 50 metrów. I nagle samolot przechyla się gwałtownie... zakreślając ostry wiraż w powietrzu. (Dzisiaj potrafi to każdy lotnik, ale wówczas była to pierwsza próba).

— Epatant! Nadzwyczajne! — woła generał Lyautey.

Ale za chwilę zdumieni generałowie wpadają w zachwyt. Aparat z kapralem w białym swetrze pilota zbliża się... Z wysokości 50 metrów zniża się na 10... jakby chciał rozwalić wrota hangaru, wznosi się nagle prostopadle w górę, skacze w dół, kładzie się na lewe, to znów na prawe skrzydło, a wreszcie wyczynia hopsy niby skacząca żaba, merdając ogonem w powietrzu.

Komisja generalska wybucha śmiechem na ten widok.

— Nie do wiary...

Za chwilę Pegoud wzbija się szerokimi zakrętami coraz wyżej do wysokości 800 metrów. Motor cichnie, samolot przechyla się na lewe skrzydło... obraca się zwolna wokół swojej podłużnej osi i... leci do góry kołami w powietrzu.

— Sacré nom!... — klną z podziwem generałowie.

Widać wyraźnie jak lotnik, zawieszony na uchwytach, puszcza ster wysokościowy i macha obu rękami.

— To nie człowiek... — twierdzi płk Buat. — To bohater narodu...

Za chwilę samolot odwraca się, przybierając normalne położenie, i płynie w powietrzu jakby się nic nie stało.

Chodziły wprawdzie słuchy o tym, że w dalekiej Rosji jakiś pilot Niestierow latał na plecach, lecz nikt temu nie chciał wierzyć.

Teraz wszystkie wątpliwości zostały rozwiane: samolot może utrzymać się w powietrzu do góry kołami także.

(dokończenie nastąpi)

WYNIKI XIII OGÓLNOPOLSKICH ZAWODÓW MODELI LATAJĄCYCH

Grupa I — Juniorzy — kategoria A — modele szybowców szkolnych. 1-sze miejsce Kowalczyk Wiesław — Kielce, model „Żuch" — I start 43 s., II start — 1 min. 13 s, III start — 1 min. 07 s.; czas średni 61 s. 2-gie miejsce Donat Zygmunt — Gdańsk, model „DJD-1" — I start 26 s., II — 54 s., III — 1 min. 40 s.; czas średni 60 s. 3-cie miejsce Kostecki Stefan — Poznań, model „Wróbel" — I start 57 s., II — 56 s., III — 56 s.; czas średni 56 min. 3 s. 4-te miejsce Kackiewicz Zdzisław — Łódź, model „WOS-4" — I start 49 s., II — 1 min. 29 s., III — 28 s.; czas średni 55 min. 2 s. W konkurencji tej startowało ogółem 23 zawodników.

Grupa II — Amatorzy — Kategoria B — modele szybowców kadłubowych. 1-sze miejsce Pelczarski Tadeusz — Rzeszów, model „P-8" — I start z holu 5 min. 10 s., II — 5 min. 22 s., III — 2 min. 11 s.; czas średni 4 min. 14 s. 2-gie miejsce Guzik Józef — Rzeszów, model „GJ-12" — I start 1 min. 58 s., II — 1 min. 32 s., III — 9 min.; czas średni 4 min. 10 s. *Uwaga:* III start nieobserwowany z powodu późnego wystartowania samolotu. Model zniknął, z pola widzenia jury. 3-cie miejsce Wielgoszewski Eugeniusz — Gdańsk, model „EW-MM" — I start 1 min. 47 s., II — 2 min. 35 s., III — 7 min. 20 s.; czas średni 3 min. 54 s. 4-te miejsce Krawczyk Tadeusz — Kielce, model „Metys" — I start 5 min. 14 s., II — 2 min. 54 s., III — 2 min. 25 s.; czas średni 3 min. 31 s. Zgłoszono do tej konkurencji 49 zawodników, startowało 45.

Grupa II — Amatorzy — Kategoria C — modele kadłubowe z napędem gumowym. 1-sze miejsce Zawal Henryk — Poznań, model „Jaskółka" — I start z platformy 1 min. 04 s., II — 1 min. 23 s., III — 1 min. 52 s.; czas średni 1 min. 26,3 s. 2-gie miejsce Wodniczak Kazimierz — Poznań, model „KW-20" — I start 1 min. 47 s., II — 1 min. 02 s., III — 1 min. 18 s.; czas średni 1 min. 22,3 s. 3-cie miejsce Karaban Teodor — Poznań, model „TK-9" — I start 8 s., II — 1 min. 12 s, III — 2 min. 34 s.; czas średni 1 min. 18 s. 4-te miejsce Drogomirski Witold—Kielce, model „DW-16" — I start 1 min. 31 s., II — 1 min. 10 s., III — 1 min. 09 s.; czas średni 1 min. 17,6 s. Zgłoszono do tej konkurencji 41 zawodników, startowało 22.

Grupa II — Amatorzy — Kategoria D — modele z silniczkami spalinowymi. 1 sze miejsce Wodniczak Kazimierz — Poznań, model „KW-3" — I start 1 min. 53 s., II — 18 s., III — 20 s.; czas średni 51,6 s. 2-gie miejsce Janeczek Eugeniusz — Kraków, model „TS-11" — I start 45 s., II — 1 min. 05 s., III — 29 s.; czas średni 28,6 s. 3-cie miejsce Głowacki Marian — Poznań, model „MG-1" — I start (nie odbył się), II — 1 min. 13 s., III — 8 s.; czas średni 27 s. Zgłoszono 21 zawodników, startowało 7.

Grupa II — Amatorzy — Kategoria E — modele redukcyjno-latające. 1-sze miejsce Spunda Bogusław — LL Lublin, model „SP-JMB". 2-gie miejsce Ruge Janusz — Okr. Woj. LL Pomorski, model „SP-ARG". 3-cie miejsce Wiater Bolesław — LL Lublin, model „CJ-25". Zgłoszono 8 zawodników, startowało 4. *Uwaga:* Modele wykonały minimum przewidziane regulaminem i zostały zakwalifikowane przez Komisję Sędziowską.

Grupa II — Amatorzy — Kategoria F — modele specjalne. 1-sze miejsce Górski Stanisław — LL Rzeszów, model na uwięzi; innych miejsc nie przyznano. Zgłoszono 12 zawodników, startowało 5.

Grupa III—Instruktorzy — Kategoria B— modele szyb. kadłubowych. 1-sze miejsce Niestój Władysław — Kielce, model „WN-104". Start z holu I — 7 min. 21 s., II — 1 min. 54 s., III — 7 min. 40 s.; czas średni 338 s. 2-gie miejsce Wosik Seweryn — Łódź, I start 1 min. 58 s., II—1 min. 17 s., III — 4 min. 51 s.; czas średni 162 s. 3-cie miejsce Brelski Stanisław — Kielce, model „SB-03" — I start 1 min. 58 s., II — 5 min., III — 47 s.; czas średni 155 s. 4-te miejsce Waszkiewicz Feliks — Okręg Stołeczny LL — I start 24 s., II — 2 min. 52 s., III — 4 min. 23 s.; czas średni 153 s. 5-te miejsce Strycharski Kazimierz — LL Kraków, model „TST-48" — I start 1 min. 55 s., II — 3 min. 22 s., III — 1 min. 48 s.; czas średni 142 s. Zgłoszono 21 zawodników, startowało 20.

Grupa III — Instruktorzy—Kategoria C— modele z napędem gumowym. 1-sze miejsce Niestoj Władysław — Kielce, model „WN-107" — I start z platformy 1 min. 50 s., II — 2 min. 06 s., III — 3 min.; czas średni 131 s. 2-gie miejsce Bury Jan — Poznań, model „JB" — I start 1 min. 15 s., II — 1 min. 52 s., III — 1 min. 16 s.; czas średni 1 min. 28 s. 3-cie miejsce Łaski Józef — Łódź, model „Jotes-101" — I start 47 s., II — 34 s., III — 1 min. 35 s.; czas średni 59 s. Zgłoszono 18 zawodników, startowało 12.

Grupa III — Instruktorzy—Kategoria D— modele kadłubowe z silniczkami spalinowymi. 1-sze miejsce Niestój Władysław — Kielce, model „WN-108", start z platformy I — 1 min. 22 s., II — 1 min. 07 s., III — 2 min. 30 s.; czas średni 1 min. 38 s. 2-gie miejsce Maleczek Stanisław — Okręg Śl.-Dąbrowski, model „SM-101" — I start 1 min. 40 s., II — 1 min. 20 s., III — 1 min. 36 s.; czas średni 1 min. 32 s. 3-cie miejsce Degler Bolesław — Poznań, model „Pelikan" za wykonanie modelu. Zgłoszono 16 zawodników, startowało 8.

Grupa III — Instruktorzy—Kategoria F— modele specjalne. 1-go miejsca nie przyznano, 2 gie miejsce Maleczek Stanisław — model na uwięzi „PSM-130". 3-cie miejsce Krzyżan Marian — model na uwięzi „Jastrząb". Zgłoszono 9 zawodników, startowało 3.

Grupa III — Instruktorzy—Kategoria E— modele redukcyjno-latające. Uwaga: Ze względu na małą ilość zgłoszonych modeli oraz że modele zgłoszone nie odpowiadały warunkom regulaminu, Komisja Sędziowska nagród nie przyznała. Ekipa czeska (poza konkursem). *Amatorzy — kategoria B, C, D,* Kategoria B — najlepszy czas Duchoń Jan 58 s. Kategoria C — najlepszy czas Duchoń Jan 3 min. 3 s.; czas średni 1 m. 29 s. Kategoria D — najlepszy czas Kopacik Stefan 4 min. 42 s.; czas średni 3 min. 15 s.

TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

— „Krytyka powinna obejmować wszystkich, bez względu na stanowiska, ludzi. Tylko partie burżuazyjne ukrywają prawdę przed narodem, osłaniając swoje braki..." —

To mądre zdanie przeczytałem w jednym z numerów belgradzkiego organu Biura Informacyjnego Partii Komunistycznych i Robotniczych. Treść w nim zawarta niech będzie odpowiedzią dla kolegi A. Bintygi z Wrocławia, który lamentuje o „upadku SiM-u" — biedaczysko...!

Treść ta niech będzie również przestrogą dla wszystkich, od małego modelarza do najgroźniejszego dyrektora. Nie przepuścimy *ni - ko - mu.*

* * *

Do redakcji przysłano kilka sprawozdań z różnych ośrodków modelarskich. Dostaliśmy z Bydgoszczy, Wrocławia i... Kielc, a gdzie reszta? Tyle się mówi o współpracy, a przysłać sprawozdania na kartce to nikt nie potrafi. Za co biorą pieniądze kierownicy propagandy w oddziałach Ligi Lotniczej?

Pomimo, że w innym miejscu trzeba będzie Kielce chwalić, tu w „Kronice" okręg kielecki dostaje „burę". Sprawozdanie napisali bardzo ładnie, tylko zapomnieli podać wyników. Cyfry! Cyfry! My wiemy, że Niestoj jest najlepszym modelarzem w całej niemal Europie, ale jaki czas miały jego modele?

* * *

Z Mogielnicą, o której wspomniałem, okazuje się nie taka łatwa sprawa. Budynki tamtejsze są własnością prawną pewnej uczelni, a LOPP je tylko dzierżawił. Takie wyjaśnienie otrzymałem z Ligi z zaznaczeniem, że Liga myślała o Mogielnicy już 1095 dni temu przede mną. Wyjaśniło się — w porządku.

* * *

Wyjaśnienie drugie. Kursu w Zakopanem nie będzie!! Żadnego kalibru komentarze nie wchodzą mi pod pióro...

Przykro trochę odwoływać, co się napisało i co zdążyło już oblecieć pół kuli ziemskiej — ale trudno, wybaczcie czytelnicy, a przed Ligą schylam moje siwe skronie. Po tych wszystkich niepowodzeniach, albo pojadę na urlop, albo... wezmę do poduszki oprawiony rocznik SiM-u 1946—1947 i pomedytuję, co napisać do następnej „kroniki"?

* * *

Jak słyszałem (ze źródeł wiarygodnych) modelarnia Jeleniogórska znowu nie brała udziału w Zawodach Ogólnopolskich. Coś tam nie w porządku. Wszyscy chcieliby ich zobaczyć, a oni po prostu— nie przyjechali.

Pieniądze otrzymują, modele budują, a na zawodach — nic. Jelenia Góra, prosimy o wyjaśnienie!

* * *

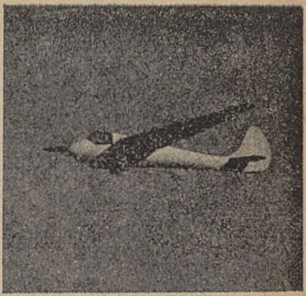
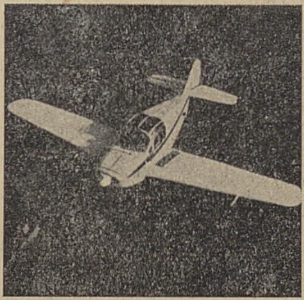
Zawody Ogólnopolskie podobno wypadły ładnie. Nie mogę nic, niestety, krytykować, gdyż tam nie byłem. Natomiast w niedzielę dnia 27 czerwca br. byłem w warszawskim kinie „Stylowy" i z prawdziwą radością oglądałem sfilmowanego Gadomskiego i jego silniki. Mały fragment z zawodów U-Controli w Poznaniu, dopełnił zachwytu. Trochę tylko nasi operatorzy nie mają wprawy w fotografowaniu lotniczych rzeczy. Dla laika niewiele mówił ten szybki i krótki fragment zawodów. Ale lepiej krótki niż wcale! „Film" coraz to lepiej się stara. Chodzą słuchy o jakimś filmie, który zaczyna się w modelarni...!?

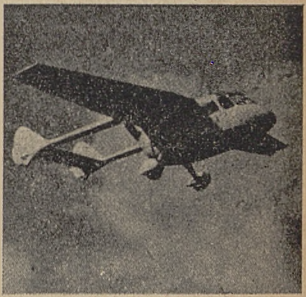
Obserwator

Dnia 14 lipca Francja obchodzi swoje święto narodowe, rocznicę zburzenia Bastylii, rocznicę zwycięstwa Wielkiej Rewolucji. Wiadomości, nadchodzące do nas dziś z Francji wywołują nasze głębokie zaniepokojenie. Rząd Republiki Francuskiej wbrew oczywistym interesom narodu zaprzedaje kraj w niewolę gospodarczą imperializmu amerykańskiego. Naród francuski walczy o utrzymanie swego przemysłu, do likwidacji którego dążą przemysłowcy i bankierzy USA.

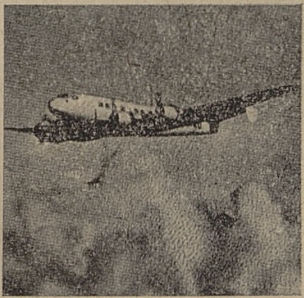
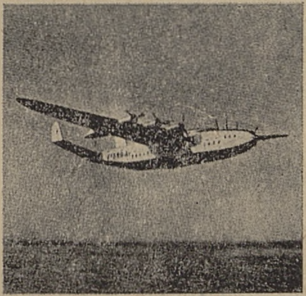
W walce tej jesteśmy myślą i sercem z narodem francuskim. Jesteśmy pewni, że wyjdzie z niej zwycięsko.

NARÓD FRANCUSKI WALCZY O SWOJE LOTNICTWO





Na zdjęciach od góry: Samoloty, które produkował przemysł francuski seryjnie:

Pierwszy rząd: 1) C. 800 — dwumiejscowy szybowiec szkolny, 2) Air 100 — szybowiec wysoko - wyczynowy.

Drugi rząd: 1) SIPA 90 — dwumiejscowy samolot szkolno - treningowy. 2) Nord 1200 „Norécrin" — trzymiejscowy samolot sportowo-komunikacyjny. 3) SUC 10 „Courlis — samolot dla małej komunikacji

Trzeci rząd: 1) Morane-Saulnier 472 — 2-miejscowy myśliwiec szkolny. 2) NC 702 8-osobowy samolot komunikacyjny. 3) SO 30R—30-miejscowy samolot komunikacyjny.

Czwarty rząd: 1) Languedoc 161—33-miejscowy, 14-silnikowy samolot komunikacyjny. 2) Latécoère 631 — 72-tonowa latająca łódź.

Pomimo, że kilkakrotnie pisaliśmy już o tym zagadnieniu, wypada nam doń powrócić znowu. Wiadomości z Francji w ogóle, a w szczególności z odcinka przemysłu lotniczego, nie należą do wesołych. Sytuację ekonomiczną tego kraju bardzo trafnie i zarazem krótko scharakteryzował jeden z polskich korespondentów z Paryża:

„Nędza klasy robotniczej, szybko posuwająca się ruina klas średnich, a przy tym niezwykły luksus, w którym żyją handlarze czarnego rynku i wielka burżuazja — oto obraz Francji dzisiejszej".

A jak rozwija się tragiczna walka o utrzymanie produkcji w przemyśle lotniczym?

Odpowiada na to następująca depesza PAP z Paryża z 25.VI. 1948 r.:

„We Francuskim Zgromadzeniu Narodowym rozpoczęła się debata nad projektem reorganizacji znacjonalizowanego przemysłu lotniczego.

B. minister lotnictwa, deputowany komunistyczny Tillon wykazał, operując materiałem cyfrowym, że państwo ponosi wyłączną odpowiedzialność za ciężką sytuację przemysłu lotniczego. Tillon przypomniał, że w czasie jego urzędowania budżet ministerstwa lotnictwa został zmniejszony o 40%, co między innymi spowodowało wstrzymanie produkcji 1 700 samolotów różnego typu. Tillon podkreślił, że Zgromadzenie Narodowe przyznało kilkakrotnie kredyty dla przemysłu lotniczego, lecz że nie zostały one wypłacone z winy Plevena, ówczesnego ministra finansów w gabinecie de Gaulle'a.

Następnie sekretarz generalny partii komunistycznej Maurice Thorez, precyzując główne przyczyny deficytowej gospodarki przedsiebiorstw przemysłu lotniczego, oświadczył:

Przy pomocy tego rodzaju metod chciano zadać cios lotnictwu francuskiemu, aby umożliwić konkurencję przedsiębiorstwom zagranicznym i aby uzależnić nas od tych, którzy pragną wtrącić nas w konflikt nie mający nic wspólnego z interesami Francji".

KTO „KŁADZIE" PRZEMYSŁ LOTNICZY

Przemysł lotniczy jest sabotowany przez sam rząd francuski, który umyślnie zniża ceny na produkty przemysłu państwowego, aby stworzyć przez to sztuczne trudności. W ten sposób chce on udowodnić, że przemysł ten nie rentuje się — czyli pracuje ze stratami.

Robotnicy francuscy, zrzeszeni w Związkach Zawodowych, bronią jednak swych warsztatów pracy. Na ostatnią decyzję rządu zamknięcia fabryk silników lotniczych (skutkiem czego straci pracę 24 tysiące robotników) — Związek Zawodowy Metalowców odpowiedział żądaniem wprowadzenia w życie pięcioletniego programu produkcji i natychmiastowego wstrzymania zakupu zagranicą sprzętu lotniczego.

Uzależnienie od Ameryki dochodzi do tego, że przemysł lotniczy Francji nie ma prawa wyrabiać części zamiennych do samolotów zakupionych za Oceanem!

W czasie debaty w Parlamencie jeden z deputowanych wręcz oświadczył: „Wszyscy inspektorzy Ministerstwa Sił Zbrojnych

zostali zmobilizowani dla wykazania, że nasze samoloty nie potrafią latać, że nasi technicy, inżynierowie i robotnicy są niezdolni do stworzenia lotnictwa francuskiego".

TROCHĘ „STRATEGII"

Dla wyjaśnienia sytuacji pod względem strategicznym, należy wziąć pod uwagę, że plan Marshalla (początkowo tylko „gospodarczy" — teraz już strategiczny) przewiduje, że w wypadku wojny do dyspozycji głównego dowództwa amerykańskiego sil lotniczych dostarczyłaby Anglia, zaś sił lądowych — Francja. Wniosek stąd prosty: Francji samodzielne lotnictwo jest najzupełniej niepotrzebne.

Koncepcja jest więc taka: mięsa armatniego na ziemi ma dostarczyć Francja, w powietrzu Anglia — a zaopatrzeniem zajmie się Ameryka.

Prawdziwa niepodległość Francji należy na razie do przeszłości. Ale walka trwa w dalszym ciągu.

Doskonale wyraził to b. minister lotnictwa Charles Tillon w czasie jednego z przemówień w Parlamencie, wygłoszonego w imieniu Francuskiej Partii Komunistycznej: „Obrona lotnictwa francuskiego jest naturalnym wyrazem uczuć narodowych każdego Francuza".

Robotnik francuski, dawniej żyjący na wysokiej stosunkowo stopie życiowej, musi obecnie ograniczyć swoje potrzeby do minimum, a wielkim fabrykom, w których pracuje, grozi zamknięcie w związku z zastosowaniem warunków planu Marshalla...

KZJ

PRZEJRZYSTOŚĆ POWIETRZA

Mgr WŁADYSŁAW PARCZEWSKI

Dokończenie — Początek w Nr 26 (106)

W chłodnych masach powietrza polarnego oraz arktycznego występują opady zwane *przelotnymi*. Podczas ich wypadywania widzialność osłabia się na czas krótki, wskutek czysto mechanicznego przesłaniania powietrza przez cząstki opadów. Jeśli opad przechodzi obok nas, to widzialność zmniejsza się tylko w danym kierunku, a w poszczególnych kierunkach powietrze jest przejrzyste.

Opad przelotny występuje najczęściej jako grubokroplisty deszcz, zmniejszający widzialność do paru kilometrów, lub jako obfity śnieg (śnieżyca), padający przeważnie w postaci płatków i obniżający widzialność do paruset, a nawet i kilkudziesięciu metrów. Opad przelotny w postaci krupy zmniejsza widzialność na ogół jedynie do paru kilometrów. Zwrócić tu jednak trzeba uwagę, że krupa przechodzi często w obfity przelotny śnieg, który—jak tylko co była mowa — obniża widzialność w dużo większym stopniu. Wśród opadów przelotnych wymienić jeszcze należy grad, powstający w cieplejszej porze roku. Trwa on przeważnie 4 — 5 minut, a jedynie w wyjątkowych wypadkach przedłuża się do pół godziny. Grad poprzedzony jest często przez grubokroplisty deszcz.

Zmniejszenie się widzialności nie jest na ogół duże ze względu choćby na jego krótkotrwałość.

Na zakończenie opisu zmniejszania widzialności przez opady przelotne zauważyć należy, że po przejściu któregokolwiek z nich, przejrzystość powietrza staje się natychmiast dobra, co jest charakterystyczną cechą chłodnych mas powietrza.

Zakończenie. Ogólnie rzecz biorąc, widzimy, że wilgotność w naszych szerokościach geograficznych jest w powietrzu zwrotnikowym gorsza niż w powietrzu polarnym, czy tym bardziej arktycznym.

Co prawda w miarę przemieszczania się powietrza zwrotnikowego ku północy, suche zmętnienie atmosfery staje się mniejsze, dzięki choćby wymywaniu zawiesin przez opady atmosferyczne, lecz jego jednoczesny napływ nad coraz to chłodniejsze podłoże powoduje powstawanie mgieł. Odwrotnie rzecz się ma z powietrzem chłodnym, które podczas swego ruchu ku południowi napotyka na obszary niepokryte śniegiem, przez co zwiększa się w nim stopniowo ilość zani czyszczeń mechanicznych, a więc i nieco zmniejsza się jego przejrzystość, ale jednoczesne ogrzewane się od coraz to cieplejszego podłoża powoduje zanik istniejących w nim mgieł oraz powstawanie prądów pionowych, unoszących zawiesiny mechaniczne ku górnym warstwom — tak, że ostatecznie widzialność w chłodnych masach powietrza jest dużo lepsza aniżeli w ciepłych.

Pamiętajmy, że poza tym widzialność będzie zawsze osłabiona w warstwie przejściowej między powietrzem ciepłym a chłodnym, czy to wskutek opadów, czy też dzięki związanej z nim tak zwanej mgle frontowej.

Na zakończenie, dla zobrazowania zmniejszania się widzialności pod wpływem różnych czynników meteorologicznych, podajemy dane, zebrane w tablicy III, dodając dla orientacji, iż widzialność jest:

dobra, gdy jest większa od 10 km,

dość dobra, gdy zawiera się w granicach 4 — 10 km,

słaba, gdy zawiera się w granicach 1 — 4 km,

bardzo słaba (zła), gdy jest mniejsza od 1 km,

bez względu na to, co było przyczyną pogorszenia się widzialności.

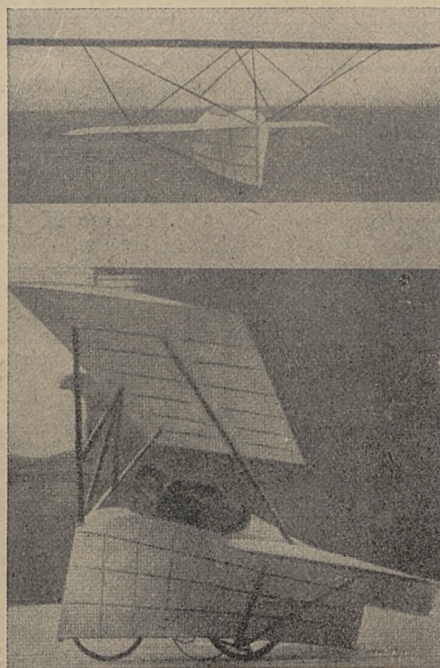
Tablica III. ZMNIEJSZANIE SIĘ WIDZIALNOŚCI POD WPŁYWEM RÓŻNYCH ZJAWISK ATMOSFERYCZNYCH

Rodzaj zjawiska / Widzialność w m	Mgła lub zamieć	Zmętnienia	Opady śnieżne	Mglistość lub mżawka	Deszcz
0—50	wyjątkowo silna	—	—	—	—
50—200	bardzo silna	—	bardzo silne	—	—
200—500	umiarkowana	niezwykle silne	silne	—	—
500—1000	słaba	bardzo silne	umiarkowane	—	—
1000—2000	—	bardzo silne	umiarkowane	silna	ulewa
2000—4000	—	silne	słabe	umiarkowana	silny
4000—10000	—	słabe	bardzo słabe	słaba	umiarkowany
10000—20000	—	opalizujące	—	—	słaby

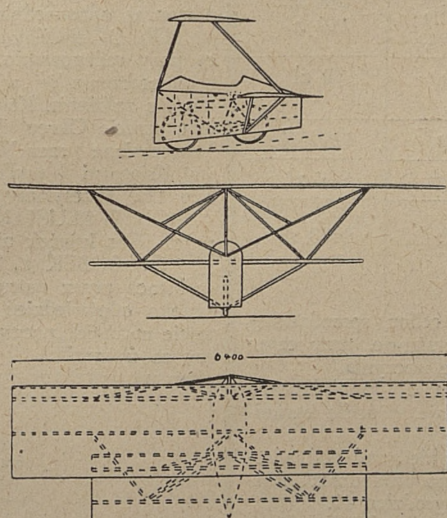
NAPRĘŻMY MIĘŚNIE DO LOTU!

ELEKTRON

Ciąg dalszy — początek w N-rze 24 (104)



Mięśniolot Poulain'a. Poniżej jego plan



Jedna z konstrukcji 1921 r. — mięśniolot Thébault'a



NAGRODA PEUGEOT ZDOBYTA!

Mijają długie cztery lata wojny. „Wielkie lotnictwo“ zdobywa sobie prawo obywatelstwa. Powstają fabryki samolotów. Konstruktorzy korzystają ze specjalnych urządzeń pomocniczych — tuneli aerodynamicznych — umożliwiacych im dokładne wymodelowanie kształtu skrzydeł i kadłuba. Aerodynamika z nauki czysto teoretycznej przekształca się w wiedzę stosowaną.

Czy o marzeniu pokoleń, o mięśniolocie zapomniano?

Okazuje się, że nie. Lecz mięśniolot występuje w zupełniej nowej postaci.

Wznowienie prac nad konstrukcjami mięśniolotów zawdzięczamy staremu zawodnikowi z roku 1912 — Gabrielowi Poulain. Czasy były ciężkie, suma 10 000 franków — nęcącą. Jak jednak zdobyć nagrodę, o którą daremnie ubiegało się dziesiątki ludzi przez wiele lat?

Gabriel Poulain jest człowiekiem praktycznym. Rozumie on, że jego wkład może ograniczyć się jedynie do dostarczenia „silnika“ wysokiej klasy — nie darmo był przecież rowerzystą-wyścigowcem. Lecz zagadnienia techniczne niech rozwiązują specjaliści — inżynierowie lotniczy.

Poulain zwraca się ze swoim pomysłem do konstruktorów zakładów Nieuport, inż. Mary i Chasserio. Po kilku miesiącach wyliczeń, prób i konstruowania może zaprezentować zaproszonym gościom nową maszynę.

Był to dwupłat zmontowany na lekkim rowerze specjalnej konstrukcji. Rozpiętość płata górnego wynosiła 6,40 m, dolnego płata 4 m. Powierzchnia nośna miała wielkość 14 m². Ciężar całej maszyny wynosił 18 kg. Dla zmniejszenia oporu czołowego zastosowano owiewki na rower. Obydwa skrzydła miały urządzenie pozwalające na zmianę kąta natarcia od + 2° do + 6°.

Śmigła mięśniolot nie posiadał, gdyż konstruktorowie przewidywali, że odległość 10 m powinien on przelecieć po uzyskaniu szybkości początkowej (w chwili oderwania się od ziemi) 12 m/sek, a więc dla zdobycia nagrody Peugeot napędu w powietrzu nie było potrzeba.

Pierwsze loty „pokazowe“ dowiodły, że mięśniolot ten ma wszelkie dane, aby dokonać wymaganego 10-metrowego przelotu: maksymalna szybkość na ziemi, jaką udawało się osiągnąć Poulain'owi, wynosiła 48 km/godz. Długość skoków dochodziła do 12 m, wysokość do 1 m.

Nie należy przypuszczać, iż Poulain'a jedynego tylko prześladowała wizja 10 000 franków. On rozpoczął znów, zamarły na okres wojny, pęd wynalazczy w tej dziedzinie. Zmieniły się jednak czasy — zmienili się i ludzie. Wśród licznych konstruktorów znacznie mniej teraz amatorów - laików. Większość stanowią inżynierowie.

Sądząc z odgłosów ówczesnej prasy, drugim po Poulain'ie, najpoważniejszym zawodnikiem był w okresie około roku 1920 de Monge.

9 lipca 1921 roku od wczesnego, bardzo wczesnego, poranku, bo od godziny 3 minut 30, na jednym z paryskich torów wyścigowych, Longchamps, panował wielki ruch. Dnia tego odbywały się pierwsze po wojnie zawody o nagrodę Peugeot. Startujących było niewielu w porównaniu z ostatnimi zawodami z roku 1913. Ośrodkiem zainteresowań był mięśniolot Poulain'a. Już o godzinie 4 minut 40 startuje on ze środka pola. Dokonuje dwu próbnych lotów. Prognoza świetna — jeden lot 11,98 m, drugi 11,59 m. Widzowie gotują mu gorącą owację. Nastroje te peszą mocno innych zawodników. Jeden z nich — Janvier, wobec takiego sukcesu Poulain'a już w pierwszych próbach — rezygnuje ze współzawodnictwa i odwołuje swoje loty.

O godzinie 5 minut 54 startuje Poulain już na wyznaczonej przez sędziów bieżni. Podrywa swój mięśniolot nieco za wcześnie przed linią startu. Mimo to — uznany odcinek lotu wynosi 10,54 m. Całkowity lot wynosi 11,72 m. W dziewięć minut później startuje w przeciwnym kierunku. Tym razem sędziowie orzekają, że przeleciał 11,46 m (od naznaczonej linii startu — całkowity lot 12,30 m). Nagroda Peugeot została oficjalnie zdobyta. *(d. c. n.)*

UWAGA MODELARZE!

NOWY CENNIK MATERIAŁÓW MODELARSKICH C. S. M. M.

Centralna Składnica Materiałów Modelarskich Ligi Lotniczej zawiadamia wszystkich zainteresowanych, że posiada obecnie na składzie wyszczególnione niżej materiały do budowy modeli latających.

L. p.	Nazwa materiału	Wymiary	Jedn. sprzedaż.	Cena jednostkowa
1	Nici gumowe krajowe	Przekrój 4×0,8	Gram	6 zł
2	Bambus	Laska dł. 1 m	Laska	250 zł
3	Jedwab „Japon"	Szerokość 85 cm	Metr bieżący	450 zł
4	Papier japoński (biały)	485 mm × ×485 mm	Arkusz	60 zł
5	Papier cienki kolorowy: czerwony, niebieski, zielony i żółty	1000 mm × ×700 mm	„	10 zł
6	Pergamin kolorowy żółty i zielony	1000 mm × ×700 mm	„	15 zł
7	Sklejka lotnicza	1,5 mm × 1200 mm ×1200 mm	1 arkusz lub $^1/_4$ arkusza	624 zł 156 zł
8	Sklejka zwykła olchowa	4 mm × 1520 × 1200	1 arkusz lub $^1/_4$ arkusza	450 zł 113 zł
9	Sklejka zwykła olchowa	5 mm × 1520 × 1220	1 arkusz lub $^1/_4$ arkusza	516 zł 129 zł
10	Klej do celów modelarstwa lotn.	Tuba	Tuba	70 zł
11	Cellon	—	1 kg	1100 zł
12	Klej „Certus"	—	1 kg	900 zł
13	Silniczki modelarskie samozapłonowe „Atom 2"	—	szt.	6600 zł

Uwagi: 1) Ze względu na łatwopalność, cellon sprzedawany jest tylko loco CSMM w Warszawie, przy czym odbiorcy winni posiadać własne naczynia.
2) Silniczki samozapłonowe „Atom 2", produkowane w Czechosłowacji, są na składzie w ściśle ograniczonej ilości.

Zamówienia na powyższe materiały należy kierować pod adresem: Zarząd Główny Ligi Lotniczej — Centralna Składnica Materiałów Modelarskich w Warszawie, ul. Nowogrodzka 49.

Na pisemne zapotrzebowania zainteresowanych CSMM przesyłać będzie zamówione materiały modelarskie, pod wskazanym adresem, *za zaliczeniem pocztowym.*

Należności za materiały modelarskie mogą być wpłacane również z góry wg. cen niniejszego cennika Nr 2 na konto czekowe w PKO — Liga Lotnicza, Zarząd Główny — Warszawa Nr 1-4455 na rachunek CSMM.

Dyrekcja Naczelna LL anuluje równocześnie Cennik Nr 1, na materiały modelarskie, z dnia 20 lutego 1948 r. i zawiadamia, że CSMM będzie posiadać wkrótce na składzie: balsę, listewki sosnowe i kółka do modeli.

POCZTA LOTNICZA

Ob. A. K., *Nowy Targ* — Powieść swą możecie przysłać do oceny, nie zapominając przy tym o podaniu swego nazwiska i adresu.

Ob. ZIELIŃSKI KAZIMIERZ, *Modlin j. w. 1926* — Nadesłane opowiadanie, mimo że pochodzi z prawdziwego zdarzenia — słabe. Dużo czytać, kolego!

Ob. A. S. z *Gryfina* — Oficerów polityczno - wychowawczych kształci specjalna szkoła. Szczegółów udzieli Wam miejscowe RKU.

„CZŁONEK LL W OLKUSZU" — Adresy i dane dotyczące wszystkich szkół lotniczych oraz wydziałów lotniczych przy wyższych uczelniach w Polsce podamy w jednym z następnych numerów naszego pisma w specjalnym artykule.

Ob. SZUBA ZYGMUNT, *Suchodół* — Naturalnie, że po ukończeniu wyszkolenia szybowcowego I i II stopnia można prosić o przedłużenie pobytu w PO „Służba Polsce" w celu dalszego szkolenia. Do OSL w tym roku nie możecie być jeszcze przyjętym, gdyż nie macie ukończonych 18 lat. Trzeba poczekać i pogłębiać przez ten czas swą wiedzą lotniczą.

Ob. MASZUMAŃSKI BOGUSŁAW, *Gliwice* — Nie wystarczy chcieć latać — trzeba wiedzieć poco się idzie na szkolenie i jakie z tego korzyści będzie miało państwo. Radzimy zapisać się w tym roku lepiej na jakiś obóz letni, a w przyszłym pomyśleć o szkoleniu lotniczym. Numery 1, 2, 3, 4 i 5 „Skrzydlatej Polski" oraz plany „Orlątka" są wyczerpane.

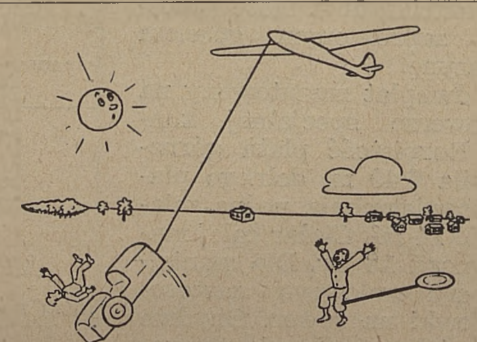
Ob. RUREK CZESŁAW, *Gniezno* — Papiery na szkolenie szybowcowe w ramach PO „Służba Polsce" należało złożyć w Powiatowej Komendzie tej organizacji w Waszym okręgu, a nie (jak Wyście to zrobili) w Lidze Lotniczej. Trzeba czytać SiM i stosować się do zawartych w nim informacji. Teraz musicie czekać do drugiego roku.

DANA i MARY z *Lublina* — Do wojskowych szkół lotniczych nie przyjmuje się płci pięknej. Przewiduje się natomiast szkolenie lotnicze dziewcząt już w tym roku w ramach PO „Służba Polsce". Prosimy uważnie czytać SiM, gdyż napiszemy jeszcze o tym w odpowiednim czasie.

Ob. DZIERWA ANTONI, *Bogumiłowice pow., Brzesko* — Pracę przy redagowaniu lotniczej gazetki ściennej w Waszej wsi i umieszczeniu jej w widocznym miejscu, pochwalamy. Pomyślcie teraz o założeniu Koła Ligi Lotniczej we wsi lub w szkole. O pomoc proście Okręg Ligi Lotniczej w Krakowie (ul. 1 Maja 6). Wspomniane przez Was książki lotnicze możecie nabyć w Wojskowej Księgarni Wysyłkowej — Warszawa, ul. Krakowskie Przedmieście 11. Przesyłamy pozdrowienia.

Ob. WALUSIAK JAN, *Bielsko* — Z wymiany wspomnianych przez Was książek nie skorzystamy.

Ob. BOBEK J., *Wałcz* — Na wszelkie pytania, zadawane nam w listach przez naszych Czytelników, chętnie staramy się możliwie szybko odpowiedzieć za pośrednictwem „poczty lotniczej". Czytajcie uważnie „pocztę lotniczą", aby nie powtarzać pytań. Dziękujemy za życzenia.



Znowu zapomniał się odczepić!

Redaktor Naczelny: JANUSZ PRZYMANOWSKI, mjr **Redaktor Odpowiedzialny: WINDHOLZ ALFRED, kpt.**

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/4. Tel.: 88 350-02. Adres Kolportażu: W-wa, Aleje Jerozolimskie Nr 55 (Gmach WIG).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł, półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł; ULGOWA PRENUMERATA dla jednostek W.P., organizacji sportu lotniczego itp. kwartalnie — 125 zł; półrocznie — 230 zł; rocznie — 420 zł. Wpłacać czekami na konto PKO: 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa.

Nr 819 Druk. Zakł. Graf. „Prasa Wojsk." Nr 2, Warszawa, ul. Grochowska 194. Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. — B-54136

W **Cena 15 zł**